

DE 100 13587

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



REC'D 19 DEC 2000
WIPO PCT

4

PRIORITY DOCUMENT

SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)

Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 199 50 614.0
Anmeldetag: 20. Oktober 1999
Anmelder/Inhaber: ROBERT BOSCH GMBH,
Stuttgart/DE
Bezeichnung: Scheibenwischsanlage für Fahrzeuge
IPC: B 60 S 1/06

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 16. November 2000
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Weihmayer

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 STUTTGART

R. 36398

5

Scheibenwischchanlage für Fahrzeuge

10

Stand der Technik

Die Erfindung betrifft eine Scheibenwischchanlage für
15 Fahrzeuge mit mindestens einem mindestens einen
Wischarm aufweisenden Wischhebelgestänge gemäß An-
spruch 1.

Scheibenwischchanlagen der hier angesprochenen Art
20 sind bekannt. Sie werden beispielsweise zum Reini-
gen der Frontscheibe eines Fahrzeugs eingesetzt und
umfassen ein mindestens einen Wischarm aufweisendes
4-Gelenk-Wischhebelgestänge, das eine Hub-Schwenk-
Bewegung des Wischarms ermöglicht. Außerdem sind
25 auch Wischhebelgestänge bekannt, an denen der
Wischarm an einem Schwenkhebel befestigt ist, der
wiederum drehfest mit einer mit einem Drehmoment
beaufschlagbaren Achse gekoppelt ist. Bei dieser
Ausführungsform wird der Wischarm lediglich mit der
30 feststehend angeordneten Achse verschwenkt; der
Wischarm führt also keine Hub-Bewegung aus.

Die Scheibenwischchanlage ist unterhalb der Frontscheibe an der Karosserie des Fahrzeugs angebracht, wobei die Achse, mit der den Wischarm aufweisende Schwenkhebel drehfest gekoppelt ist, im Bereich einer Verbindungsstelle zwischen einer A-Säule, einer Stirnwand und einer seitlichen Außenhaut der Karosserie angeordnet ist. Da dieser Karosseriebereich bei einem Aufprall hochbelastet ist, sind hier üblicherweise mehrere Bleche vorgesehen, die der Versteifung der Karosserie dienen sollen. Außerdem ist in diesem Bereich im allgemeinen ein Scharnier einer Motorhaube angebracht. Aufgrund des durch die Karosserie oder Einrichtungen des Fahrzeugs eingeschränkte Platzangebot muss die antreibbare Achse mit dem daran angebrachten, den Wischarm aufweisenden Schwenkhebel in einem großen Abstand von der A-Säule entfernt angeordnet werden. Diese Anordnung führt dazu, dass in einer Umkehrlage des Wischhebelgestänges, in der der Wischarm nahe der A-Säule angeordnet ist, ein großer Abstand zwischen dem Innenkreis eines Wischfeldes des Wischarms und der A-Säule besteht. Dies führt zu einem ungereinigten dreieckförmigen Scheibenbereich der A-Säule und damit zu einer verschlechterten Sicht für den Fahrer.

25

Vorteile der Erfindung

30 Die erfindungsgemäße Scheibenwischchanlage mit den Merkmalen des Anspruchs 1 weist demgegenüber den Vorteil auf, dass das Wischhebelgestänge in einem geringen Abstand zu einer A-Säule oder eines Motorhaubenscharniers angeordnet werden kann. Aufgrund

dieser Ausgestaltung ist eine Anordnung der zweiten Achse, mit der der zweite Schwenkhebel verbunden ist, in unmittelbarer Nähe einer Seitenwand der Karosserie im Bereich der A-Säule oder des Motorhaubenscharniers möglich.

Das Wischhebelgestänge weist hierzu einen mit einer ortsfest angeordneten ersten Achse drehfest koppelbaren ersten Schwenkhebel und einen um eine ortsfest angeordnete zweite Achse frei drehbaren zweiten Schwenkhebel auf. Die zweite Achse wird also nicht mit einem Drehmoment beaufschlagt, sondern dient lediglich der Führung der Schwenkbewegung des zweiten Schwenkhebels. Die ersten und zweiten Schwenkhebel sind jeweils gelenkig mit einem Koppellement verbunden. Hierzu sind erste und zweite Gelenke vorgesehen. Außerdem weist die Scheibenwischchanlage eine Antriebseinrichtung auf, die eine in einem Abstand zu den ersten und zweiten Achsen angeordnete Antriebswelle besitzt, mit deren Hilfe mindestens eine Gelenkstange oszillierend verlagerbar ist, wobei die Gelenkstange über ein Gelenk mit einem drehfest mit der ersten Achse gekoppelten Koppelteil verbunden ist. Die erste Achse ist also mit einem Drehmoment beaufschlagbar, wodurch das Wischhebelgestänges und somit auch der daran angeordnete Wischarm entsprechend verschwenkt werden. Aufgrund dieser Ausgestaltung kann eine optimale Ausgangs(Park-)Lage des Wischarms, die beispielsweise außerhalb des Sichtbereichs eines Fahrzeuginsassen liegt, und gleichzeitig eine Umkehrlage des Wischhebelgestänges zu realisiert werden, bei der der Wischarm möglichst parallel zur A-Säule angeordnet ist.

Bei einer vorteilhaften Ausführungsform der Scheibenwischchanlage ist der Wischarm am zweiten Schwenkhebel befestigt oder mit diesem verbunden. Der Wischarm und der zweite Schwenkhebel weisen also

5 gleiche Schwenkachsen auf, die mit der Längsmittel(Dreh-)achse der zweiten Achse zusammenfallen. Nach einer anderen Ausführungsvariante ist der Wischarm mit dem ersten Schwenkhebel gekoppelt, wo-
bei hier die Schwenkachse des Wischarms identisch

10 ist mit der Drehachse der ersten Achse.

Nach einer Weiterbildung der Erfindung ist vorgese-
hen, dass die erste Achse zwischen der Antriebswelle und der zweiten Achse angeordnet ist. Dies er-
15 möglicht eine Anordnung der zweiten Achse in einem sehr geringen Abstand zum Beispiel zum Motorhaubenscharnier oder der A-Säule und gleichzeitig einen großen Abstand zwischen der Antriebswelle und der zweiten Achse. Die Antriebswelle kann also weiter
20 zur Fahrzeugmitte hin angeordnet werden. Die zweite Achse und die Antriebswelle sind vorzugsweise mög-
lichst nahe zueinander angeordnet, um einen kompak-
ten Aufbau der Lagerung der zweiten Achse, mit de-
ren Hilfe der zweite Schwenkhebel und der gegebe-
25 nenfalls daran angebrachte Wischarm geschwenkt wer-
den können, zu realisieren.

Ein bevorzugtes Ausführungsbeispiel der Scheiben-
wischchanlage zeichnet sich dadurch aus, dass die
30 ersten und zweiten Gelenke als Kugelgelenke ausge-
bildet sind. Dies ist dadurch möglich, da das Kop-
pelement, das die ersten und zweiten Schwenkhebel
miteinander verbindet, lediglich die Bewegung zwi-
schen den beiden Schwenkhebeln überträgt und der

Wischarm -anders als bei den bekannten 4-Gelenk-Wischhebelgestängen- nicht am Koppelement angeordnet ist, sondern mit einem der beiden Schwenkhebel verbunden ist. Über das Koppelement werden daher keine Momente, sondern nur Zug- und Druckkräfte übertragen, die ohne weiteres von Kugelgelenken abgestützt werden können, ohne dass die Kugelgelenke dabei beschädigt werden. Nach einer Ausführungsvariante der Scheibenwischanlage sind die ersten und zweiten Schwenkhebel hierzu jeweils mit einem Kugelbolzen versehen, der beispielsweise aufgenietet werden kann. Die Kugelgelenke erleichtern den Zusammenbau des Wischhebelgestänges, da das Koppelement erst nach der Montage und gegebenenfalls nach der Lackierung der Schwenkhebel und gegebenenfalls des Wischarms in einfacher Weise aufgeklipst werden kann. Selbstverständlich ist es auch möglich, dass die ersten und zweiten Gelenke identisch wie die bei dem bekannten 4-Gelenk-Wischhebelgestänge eingesetzten Gelenke aufgebaut sind, deren Aufbau jedoch deutlich aufwendiger und damit teurer ist als der der Kugelgelenke.

In bevorzugter Ausführungsform ist die drehfeste Verbindung zwischen dem ersten Schwenkhebel und der drehmomentbeaufschlagbaren ersten Achse lösbar ausgebildet, beispielsweise als Wellen-Naben-Verbindung, Kegelverbindung oder dergleichen. Außerdem kann auch die Kopplung zwischen der drehmomentfreien zweiten Achse und dem von dieser lediglich geführten zweiten Schwenkhebel lösbar ausgebildet sein, beispielsweise als Steckverbindung.

Schließlich wird auch ein Ausführungsbeispiel der Scheibenwischchanlage bevorzugt, das sich dadurch auszeichnet, dass am Wischarm mindestens eine mit einer unter Druck stehenden Flüssigkeit 5 beaufschlagbare Düse angeordnet ist. Die Flüssigkeitszufuhr zur Düse ist vorzugsweise derart gesteuert, dass lediglich bei einer Aufwärtsbewegung des Wischarms, also wenn dieser aus seiner Ausgangslage heraus in das Sichtfeld eines Fahrzeuginsassen 10 verlagert wird, die Flüssigkeit auf die Scheibe gespritzt wird.

Weiter vorteilhafte Ausführungsformen der Scheibenwischchanlage ergeben sich aus den übrigen Unteran- 15 sprüchen.

Zeichnung

20

Im folgenden wird die Erfindung anhand der Zeichnung näher erläutert. Dabei zeigen:

25

Figur 1 eine Prinzipskizze eines ersten Ausführungsbeispiels einer Scheibenwischchanlage;

30

Figuren jeweils eine Prinzipskizze der Scheibenwischchanlage gemäß Figur 1 mit einem Ausführungsbeispiel eines Wischhebelgestänges in verschiedenen Stellungen;

Figur 3 eine Vorderansicht einer Frontscheibe eines Fahrzeugs und ein weiteres Aus-

führungsbeispiel der Scheibenwischchanlage und

Figur 4 eine perspektivische Darstellung eines
5 weiteren Ausführungsbeispiels der
Scheibenwischchanlage.

10 Beschreibung der Ausführungsbeispiele

Die im folgenden beschriebene Scheibenwischchanlage 1 ist allgemein einsetzbar, beispielweise für Kraftfahrzeuge (Pkw, Lkw, Bus), Schienen- oder Wasserfahrzeuge. Rein beispielhaft wird im folgenden davon ausgegangen, dass es sich um eine Scheibenwischchanlage für ein Kraftfahrzeug handelt.

Figur 1 zeigt eine Prinzipskizze eines Ausführungsbeispiels der mit durchgezogenen Linien dargestellten Scheibenwischchanlage 1 für eine Scheibe des Fahrzeugs, hier einer Frontscheibe 3, von der lediglich der untere Rand 5 teilweise erkennbar ist. Die in einem unterhalb der Frontscheibe liegenden 25 Bereich 3 angeordnete Scheibenwischchanlage 1 weist ein Wischhebelgestänge 7 auf, das einen ersten Schwenkhebel 9 und einen zweiten Schwenkhebel 11 aufweist, die gelenkig mit einem Koppelement 13 verbunden sind. Es sind daher zwischen dem ersten 30 Schwenkhebel 9 und dem Koppelement 13 ein erstes Gelenk 15 und zwischen dem zweiten Schwenkhebel 11 und dem Koppelement 13 ein weiteres, zweites Gelenk 17 vorgesehen.

Der erste Schwenkhebel 9 ist drehfest mit einer ersten Achse 19 einer ortsfest angeordneten ersten Lagerung 21 verbunden. Der zweite Schwenkhebel 11 ist an seinem dem zweiten Gelenk 17 abgewandten Ende frei um eine zweite Achse 23 einer zweiten Lagerung 25 drehbar, das heißt, dass die zweite Achse 23, die beispielsweise als Blindlagerwelle ausgebildet ist, lediglich zur drehbeweglichen Führung und gegebenenfalls zum Halten des zweiten Schwenkhebels 11 dient. Die zweite Achse 23 ist in einem sehr kleinen Abstand zu einem lediglich angedeuteten Karosserieteil 27 des Fahrzeugs, beispielsweise einem Scharnier einer Motorhaube, angeordnet.

15 Aus allem wird deutlich, dass das Wischhebelgestänge 7 ein 4-Gelenk-Wischhebelgestänge ist.

An dem zweiten Schwenkhebel 11 ist ein an die Frontscheibe 3 anlegbarer Wischarm 26 befestigt, der einen länglichen Grundkörper mit einem hier einen abgewinkelten Verlauf aufweist. Am Wischarm 26 ist mindestens ein in Figur 1 nicht dargestelltes Wischelement, beispielsweise ein Wischgummi, angebracht. Im Betrieb der Scheibenwischsanlage 1 wird der Wischarm 26 gemeinsam mit dem von der zweiten Achse 23 geführten zweiten Schwenkhebel 11 um einen definierten Winkelbereich verschwenkt. Aufgrund der Ausgestaltung des Wischhebelgestänges 7 führt der Wischarm 26 dabei keinen Hub aus, sondern wird ausschließlich verschwenkt, wodurch ein teilkreisringförmiges Wischfeld auf der Frontscheibe 3 gereinigt werden kann, von dem in Figur 1 lediglich sein unterer Rand 28 erkennbar ist.

Zum Betreiben des Wischhebelgestänges 7 ist eine Antriebseinrichtung 29 vorgesehen, die eine mit einem Antriebs- oder Bremsmoment beaufschlagbare Antriebswelle 31 umfasst, die Teil einer ortsfest angeordneten dritten Lagerung 33. Durch eine Rotation der Antriebswelle 31 um ihre senkrecht zur Bildebene der Figur 1 verlaufende Längsmittel(Dreh-)achse wird mit Hilfe eines Übertragungsglieds 35 eine Gelenkstange 37 in im wesentlicher horizontaler Richtung (Doppelpfeil 41) oszillierend verlagert, wobei die Gelenkstange 37 über ein drittes Gelenk 39 gelenkig mit dem Übertragungsglied 35 verbunden ist. Während also das hier von einem Hebel gebildete Übertragungsglied 35 gemeinsam mit Antriebswelle 31 rotiert, wird die Gelenkstange 37 translatorisch in Richtung auf das Wischhebelgestänge 7 und in entgegengesetzter Richtung verlagert. Die Gelenkstange 37 ist über ein vieres Gelenk 43 mit einem Koppelteil 45 verbunden, das wiederum drehfest mit der ersten Achse 19 gekoppelt ist.

In Figur 1 ist ferner mit gestrichelten Linien eine bekannte Scheibenwischeranlage dargestellt, die ebenfalls ein 4-Gelenk-Wischhebelgestänge aufweist, dessen Bauraum im wesentlichen gleich groß ist, wie der des erfindungsgemäßen Wischhebelgestänges 7. Das bekannte Wischhebelgestänge weist einen Wischarm 47 auf, der drehfest mit einer stationär angeordneten Achse 49 verbunden ist. Mit Hilfe einer Schwinge 51, die über ein Gelenk 53 mit einer oszillierend verlagerbaren Gelenkstange 55 verbunden ist, kann die Achse 49 in und entgegen dem Uhrzeigersinn verschwenkt werden. Die Achse 49 ist mittels der Gelenkstange 55 mit einem Drehmoment

beaufschlagbar. Zur translatorischen Verlagerung der Gelenkstange 55 ist hier eine Antriebseinrichtung vorgesehen, die den gleichen Aufbau aufweist, wie die Antriebseinrichtung 29 der Scheibenwischansage 1. Von dem Wischfeld, das von dem Wischarm des bekannten Wischhebelgestänges durchfahren werden kann, ist in Figur 1 lediglich dessen unterer Rand 57 erkennbar. Es bleibt festzuhalten, dass das bekannte 4-Gelenk-Wischhebelgestänge lediglich eine 5
10
ortsfeste Lagerung aufweist, wobei die Schwenkachse des Wischarms 47 mit der Drehachse der Achse 49 zusammenfällt, die demgemäß in einem Abstand zum Karosserieteil 27 angeordnet werden muss, der um den Betrag des Abstands ΔA zwischen der Achse 49 des
15
bekannten Wischhebelgestänges und der zweiten Achse 23 des Wischhebelgestänges 7 größer ist als der Abstand zwischen der zweiten Achse 23, um die der Wischarm 26 geschwenkt wird, und dem Karosserieteil 27, da ansonsten die Gelenkstange 55 des bekannten
20
Wischhebelgestänges am Karosserieteil 27 anstoßen würde.

Die Vorteile, die sich durch das Wischhebelgestänges 7 gegenüber dem bekannten Wischhebelgestänges 25
ergeben, werden im folgenden anhand der Figur 3 näher erläutert.

Aus Figur 3, die die zu reinigende Frontscheibe 3 in Vorderansicht zeigt, sind mit durchgezogener Linie 30
die das mit dem Wischhebelgestänge 7 realisierbare, teilkreisringförmige Wischfeld 59 und mit gestrichelter Linie das mit dem bekannten, anhand von Figur 1 beschriebenen Wischhebelgestänge realisierbare Wischfeld 61 dargestellt. Es ist ersichtlich,

dass das Wischfeld 59 um einen schraffiert dargestellten, keilförmig ausgebildeten Bereich 63 größer ist als das Wischfeld 61. Der keilförmige Bereich 63 befindet sich am Seitenrand der Frontscheibe 3, unmittelbar neben der nicht dargestellten A-Säule der Fahrzeugkarosserie. Der Vergleich zeigt, dass bei im wesentlichen gleich großen Bau-
raum die Scheibenwischchanlage 1 mit ihrem Wischhebelgestänge 7 ein größeres Wischfeld realisierbar
ist als mit dem konventionellen 4-Gelenk-Wischhebelgestänge, wodurch die Sicherheit und der Komfort verbessert werden. Aus Figur 3 ist ferner ersichtlich, dass sich der Wischarm 26 in seiner Umkehrlage, in der eine Schwenkrichtungsumkehr des Wischarms 26 stattfindet und in der er seinen kleinsten Abstand zur A-Säule aufweist, im wesentlichen parallel zur A-Säule angeordnet ist, die wiederum in etwa parallel zum Karosserieteil 27 verläuft.

20

Im folgenden wird die Kinematik der Scheibenwisch-
anlage 1 anhand der Figuren 2A bis 2C näher erläu-
tert, die die Scheibenwischchanlage 1 in unterschied-
lichen Momentanstellungen zeigt.

25

In der in Figur 2A dargestellten Stellung befindet sich das Wischhebelgestänge 7 in einer Ausgangs-
lage, in der der nicht dargestellte Teil des Wisch-
arms 26, der das Wischelement aufweist, im wesent-
lichen parallel zum unteren Rand 5 der Frontscheibe 3 in einer ersten Endlage angeordnet ist (Figuren 1 und 3). In der Ausgangslage sind das Übertragungs-
glied 35 der Antriebseinrichtung 29 und die Ge-
lenkstange 37 fluchtend zueinander angeordnet. Um

den Wischzyklus zu starten, bei dem die Frontscheibe 3 zunächst durch ein Verschwenken des Wischarms 26 im Uhrzeigersinn gereinigt, also das Wischfeld 59 (Figur 3) vom Wischarm 26 überstrichen wird,

5 wird die Antriebswelle 31 mit Antriebsmoment beaufschlagt, wodurch das Übertragungsglied 35 gemeinsam mit der Antriebswelle 31 im Uhrzeigersinn in Rotation versetzt werden, wie in Figur 2A mit einem Pfeil 65 angedeutet. Dadurch wird das Wischhebelgestänge 7 in eine in Figur 2B dargestellte Strecklage verlagert, in der der am zweiten Schwenkhebel 11 befestigte Wischarm 26 bereits einen Teil des Wischfeldes 59 (Figur 3) überstrichen hat. Das um die Drehachse der Antriebswelle 31 rotierende Übertragungsglied 35 gelangt im folgenden von der in Figur 2B dargestellten Stellung in die in Figur 2C dargestellte Stellung, in der es erneut mit der Gelenkstange 37 fluchtet. In der in Figur 2C dargestellten Umkehrlage ist der Wischarm 26 in seiner 15 anderen Endlage angeordnet, in der er seinen geringsten Abstand zur A-Säule aufweist. Wird nun das Übertragungsglied 35 weiter im Uhrzeigersinn gedreht, wird der Wischarm 26 durch ein Verschwenken des zweiten Schwenkhebels 11 abwärts bewegt, bis er 20 seine erste Endlage beziehungsweise das Wischhebelgestänges seine Ausgangsstellung erreicht hat. Während der Abwärtsbewegung des Wischarms 26 nimmt das Wischhebelgestänges erneut die in Figur 2B dargestellte Strecklage kurzzeitig ein.

25

30 Es bleibt festzuhalten, dass die Antriebswelle 31 während eines Wischzyklus' ausschließlich in einer Richtung rotiert, wobei die Rotationsgeschwindigkeit vorzugsweise konstant ist, so dass eine

gleichmäßige Bewegung des Wischarms 26 erreicht wird.

Figur 4 zeigt eine perspektivische Darstellung eines Ausführungsbeispiels der Scheibenwischchanlage 1. Gleiche Teile sind mit gleichen Bezugszeichen versehen, so dass insofern auf die Beschreibung zu den vorangegangenen Figuren verwiesen wird.

10 Aus Figur 4 ist ersichtlich, dass das Wischhebelgestänge 7, das im von der Antriebseinrichtung 29 abgehobenen Zustand dargestellt ist, eine vormontierbare Baueinheit bildet, die den ersten Schwenkhebel 9 und den zweiten Schwenkhebel 11 mit dem daran angebrachten Wischarm 26 sowie das gelenkig mit dem ersten und zweiten Schwenkhebeln 9, 11 verbundenen Koppelement 13 umfasst.

Die Antriebseinrichtung 29 ist auf einer Konsole 67 befestigt, die vorzugsweise als Druckgussteil ausgebildet ist. Bei einem anderen, nicht dargestellten Ausführungsbeispiel ist die Konsole aus Kunststoff, vorzugsweise in einem Spritzgussverfahren, hergestellt. Die ersten und zweiten Lagerungen 21, 25 sind hier einstückig mit der Konsole 67 ausgebildet. Die drehfeste Verbindung zwischen dem ersten Schwenkhebel 9 und der im wesentlichen senkrecht zu einer Oberseite 69 der Konsole 67 angeordneten ersten Achse 19 wird bei diesem Ausführungsbeispiel mittels einer Sechskantverbindung 71 realisiert, auf die der erste Schwenkhebel 9 mit einer nicht näher dargestellten Aufnahme 73 aufsteckbar ist. Alternativ kann die drehfeste Verbindung zwischen dem ersten Schwenkhebel 9 und der ersten Ach-

se 19 beispielsweise auch mittels Kraftschluss erfolgen. Dazu kann die Achse 19 als "Standard-Welle" ausgeführt sein, die einen Rändelkonus aufweist, der mit einer entsprechend ausgebildeten Aufnahme 5 am ersten Schwenkhebel zusammenwirkt. Der zweite Schwenkhebel 11 ist mit einer nicht näher dargestellten Aufnahme 75 auf die im wesentlichen parallel zur ersten Achse 19 verlaufende zweite Achse 23 aufsteckbar, wobei die Aufnahme 75 derart an die 10 zweite Achse 23 angepasst ist, dass der zweite Schwenkhebel 11 frei um die feststehend angeordnete zweite Achse 23 drehbar ist.

Es wird deutlich, dass das Wischhebelgestänge 7 15 auch nachträglich mit der Antriebseinrichtung 29 in einfacher Weise zusammengefügt werden kann, nachdem die Antriebseinrichtung 29 bereits auf der mit der Karosserie des Fahrzeugs verbindbaren Konsole 67 angebracht ist.

Bei einem vorteilhaften Ausführungsbeispiel sind 20 zumindest die ersten und zweiten Schwenkhebel 9, 11 als Druckguss- oder Blechbiegeteile ausgebildet.

Ein besonderer Vorteil der Scheibenwischanlage 1 besteht darin, dass die Drehachse des Wischarms 26, 25 also die zweite Achse 23, als Blindlagerwelle ausgebildet ist, das heißt, über die zweite Achse 23 werden keine Drehmomente übertragen. Aufgrund dieser Ausgestaltung kann die zweite Lagerung 25 flachbauend ausgeführt werden.

Bei einer geeigneten Gestaltung des zweiten Schwenkhebels 11 oder einer daran angebrachten,

beispielsweise aus Kunststoff bestehenden Abdeckung kann ein Haubenspalt zwischen der Motorhaube und der Frontscheibe 3 formschön verdeckt werden. Ferner ist eine flachbauende Konstruktion des Wisch-
5 arms 26 möglich, so dass die durch Fahrtwind verur-
sachten Windgeräusche nur relativ gering sind.

Die Ausgestaltung des Wischhebelgestänges 7 und die der Antriebseinrichtung 29 ermöglicht eine voll-
10 ständige Unterbringung der Scheibenwischsanlage 1 unter der Motorhaube, so dass diese die Optik des Fahrzeugs nicht beeinflusst.

Die Ausgestaltung des anhand der Figuren beschrie-
15 benen Wischhebelgestänges 7 ermöglicht ferner die Verwendung von Teilen der Antriebseinrichtung des bekannten 4-Gelenk-Wischhebelgestänges, wobei die Teile der Antriebseinrichtung identisch übernommen oder gegebenenfalls beispielsweise durch Längenän-
20 derung an das Wischhebelgestänge 7 entsprechend angepasst werden können.

Patentansprüche

5

1. Scheibenwischchanlage (1) für Fahrzeuge mit mindestens einem mindestens einen Wischarm (26) aufweisenden Wischhebelgestänge (7), das einen mit einer ortsfesten ersten Achse (19) drehfest koppelbaren ersten Schwenkhebel (9) und einen um eine ortsfest angeordnete zweite Achse (23) frei drehbaren zweiten Schwenkhebel (11), wobei der erste Schwenkhebel (9) über ein erstes Gelenk (15) und der zweite Schwenkhebel (11) über ein zweites Gelenk (17)

10 mit einem Koppelement (13) verbunden sind, und mit einer Antriebseinrichtung (29), die eine in einem Abstand zu den ersten und zweiten Achsen (19,23) angeordnete Antriebswelle (31) aufweist, mit deren Hilfe mindestens eine Gelenkstange (37)

15 oszillierend verlagerbar ist, wobei die Gelenkstange (37) über ein Gelenk (43) mit einem drehfest mit der ersten Achse (19) gekoppelten Koppelteil (45) verbunden ist.

20 25 2. Scheibenwischchanlage nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die zweite Achse (23) unmittelbar neben einer A-Säule der Karosserie des Fahrzeugs und/oder eines Motorhaubenscharniers angeordnet ist.

30

3. Scheibenwischchanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die erste Achse (19) zwischen der Antriebswelle (31) und der zweiten Achse (23) angeordnet ist.

4. Scheibenwischanlage nach einem der vorhergehen-
den Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Ab-
stand zwischen den ersten und zweiten Achsen
5 (19;23) kleiner, vorzugsweise deutlich kleiner, ist
als der Abstand zwischen der Antriebswelle (31) und
der ersten Achse (19).

5. Scheibenwischanlage nach einem der vorhergehen-
den Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der
Wischarm (26) an einem der Schwenkhebel (9;11),
vorzugsweise am zweiten Schwenkhebel (11), be-
festigbar ist.

10 15 6. Scheibenwischanlage nach einem der vorhergehen-
den Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die
ersten und zweiten Gelenke (15;17) als Kugelgelenke
ausgebildet sind.

20 25 7. Scheibenwischanlage nach einem der vorhergehen-
den Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die
drehfeste Verbindung zwischen dem ersten Schwenkhe-
bel (9) und der ersten Achse (19) und/oder die Ver-
bindung zwischen dem zweiten Schwenkhebel (11) und
der zweiten Achse (23) lösbar sind/ist.

30 8. Scheibenwischanlage nach einem der vorhergehen-
den Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass am
Wischarm (26) mindestens eine mit einer unter Druck
stehenden Flüssigkeit beaufschlagbare Düse angeord-
net ist.

9. Scheibenwischanlage nach einem der vorhergehen-
den Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die

ersten und zweiten Schwenkhebel (9;11) als Druckguss- oder Blechbiegeteile ausgebildet sind.

Zusammenfassung

5

Es wird eine Scheibenwischchanlage (1) für Fahrzeuge mit mindestens einem mindestens einen Wischarm (26) aufweisenden Wischhebelgestänge (7), das einen mit einer ortfesten ersten Achse (19) drehfest koppelbaren ersten Schwenkhebel (9) und einen um eine ortsfeste angeordnete zweite Achse (23) frei drehbaren zweiten Schwenkhebel (11) aufweist, vorgeschlagen. Der erste Schwenkhebel (9) ist über ein erstes Gelenk (15) und der zweite Schwenkhebel (11) über ein zweites Gelenk (17) mit einem Koppellement (13) verbunden. Die Scheibenwischchanlage (1) weist ferner eine Antriebseinrichtung (29) auf, die eine in einem Abstand zu den ersten und zweiten Achsen (19, 23) angeordnete Antriebswelle (31) aufweist, mit deren Hilfe mindestens ein Gelenkstange (37) oszillierend verlagerbar ist, wobei die Gelenkstange (37) über ein Gelenk (43) mit einem drehfest mit der ersten Achse (19) gekoppelten Koppelteil (45) verbunden ist.

25

(Figur 1)

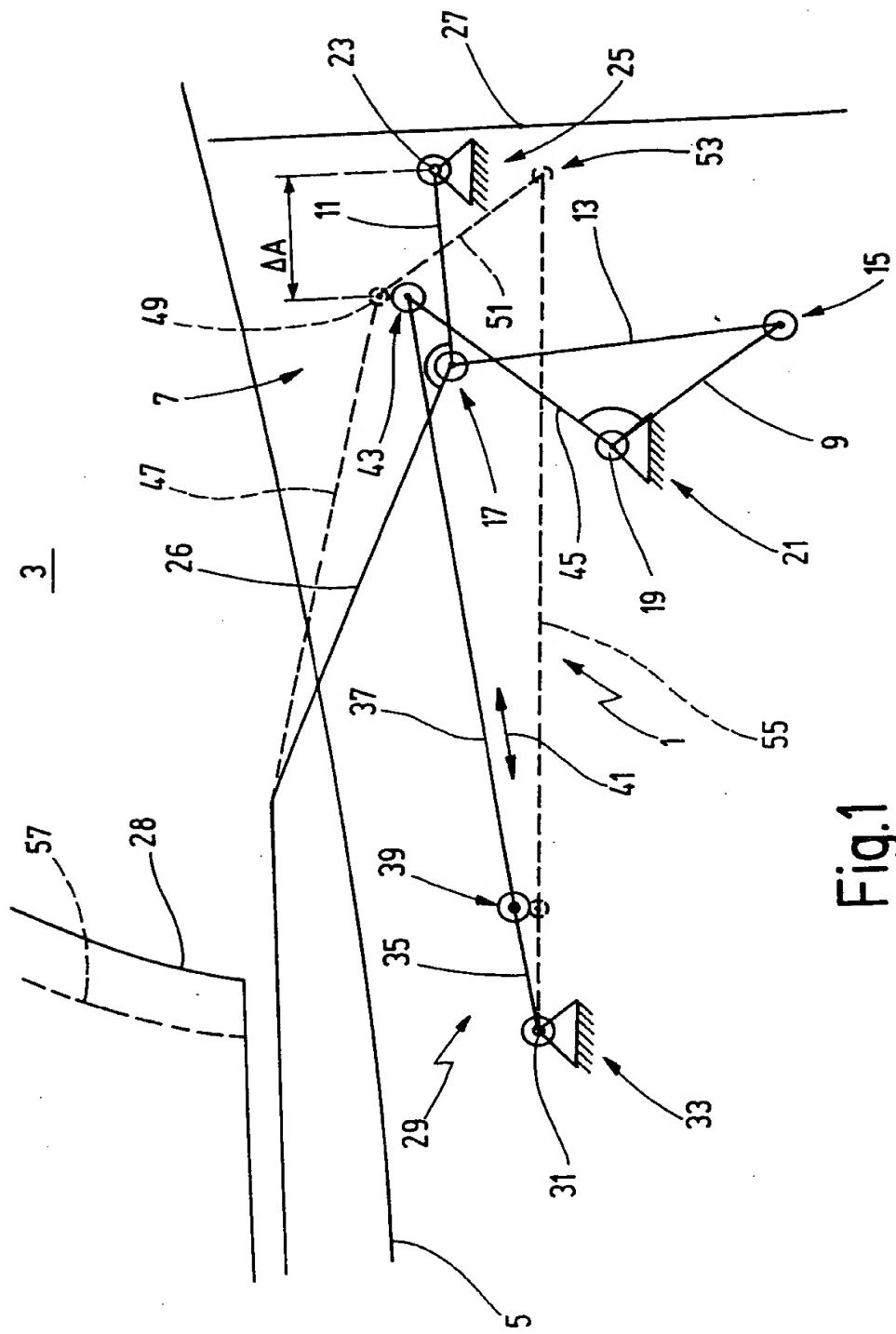


Fig.1

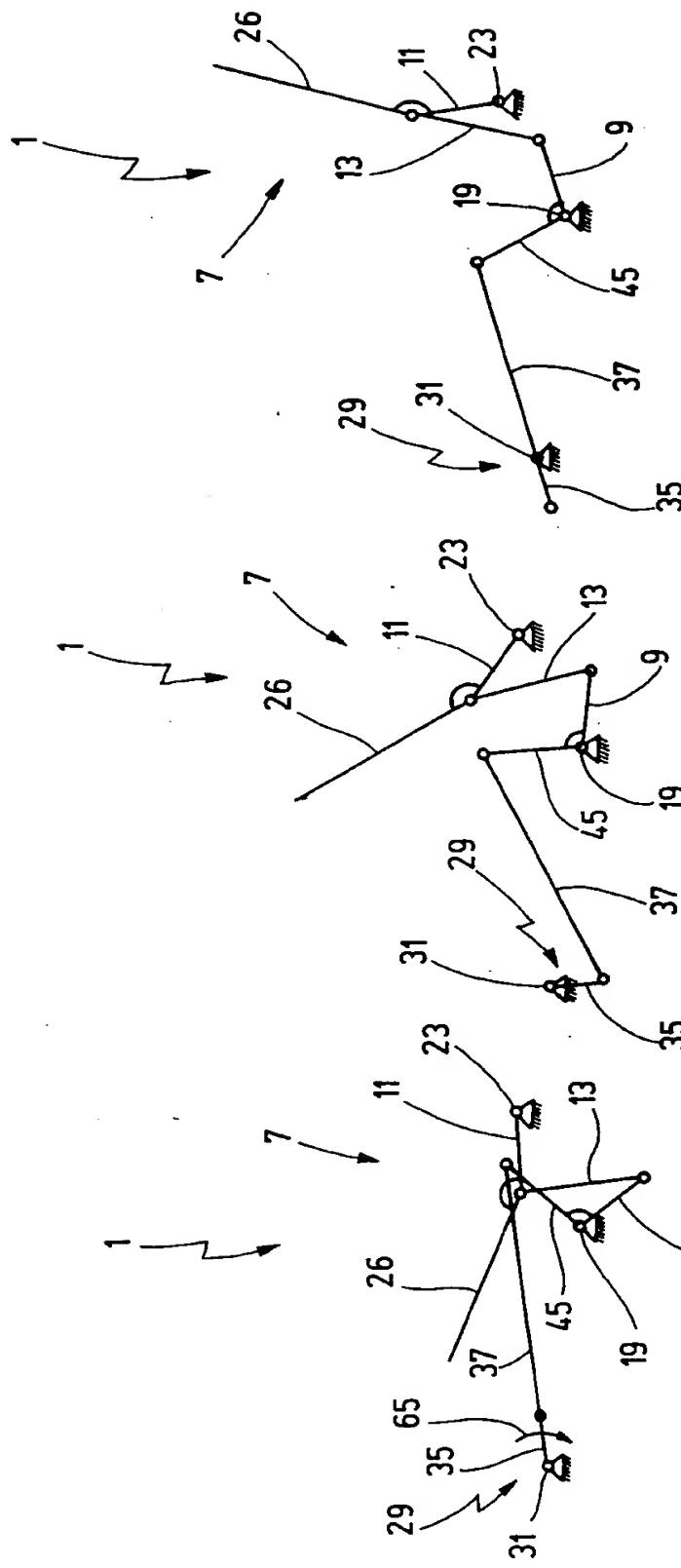


Fig. 2C

Fig.2B

Fig.2A

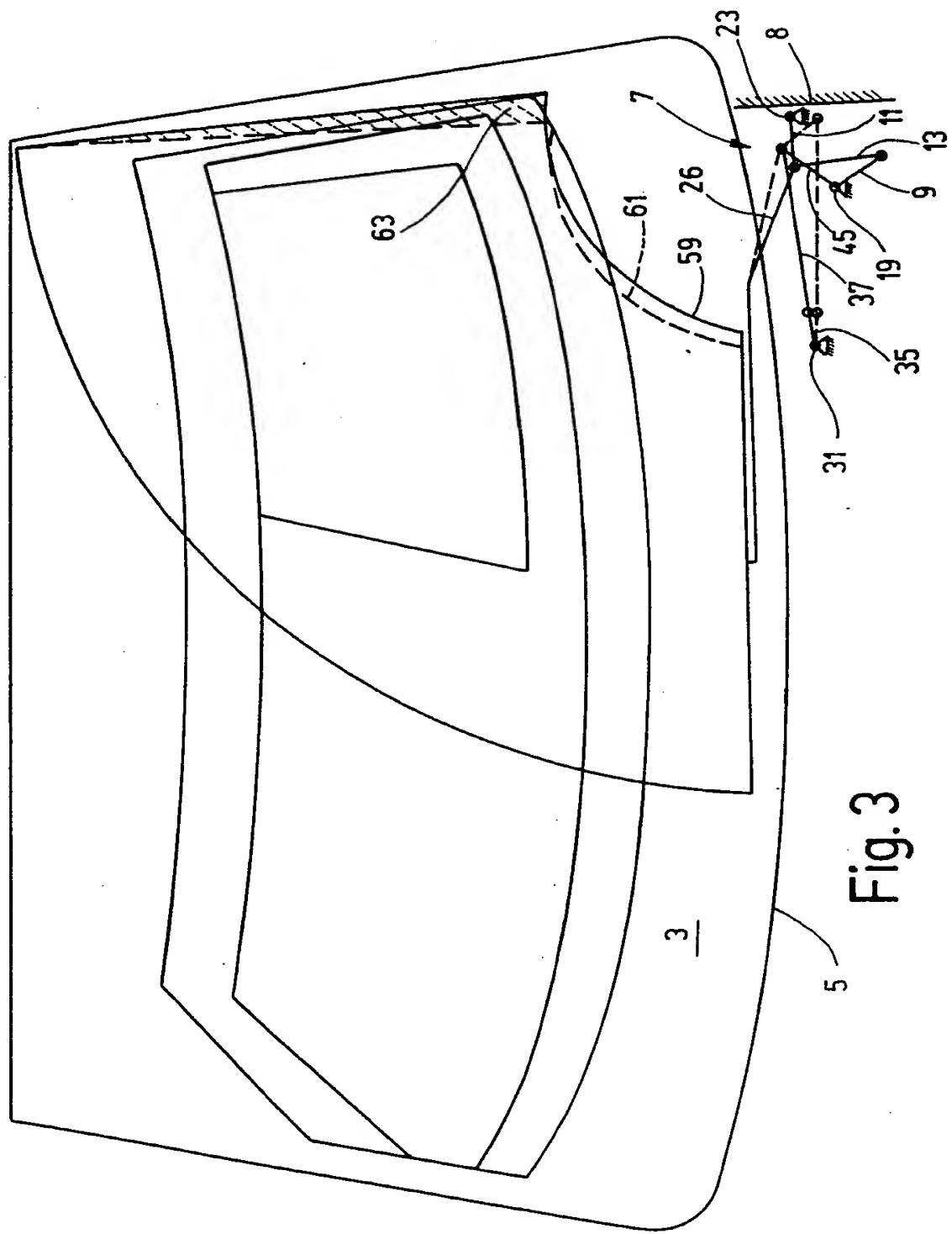


Fig. 3

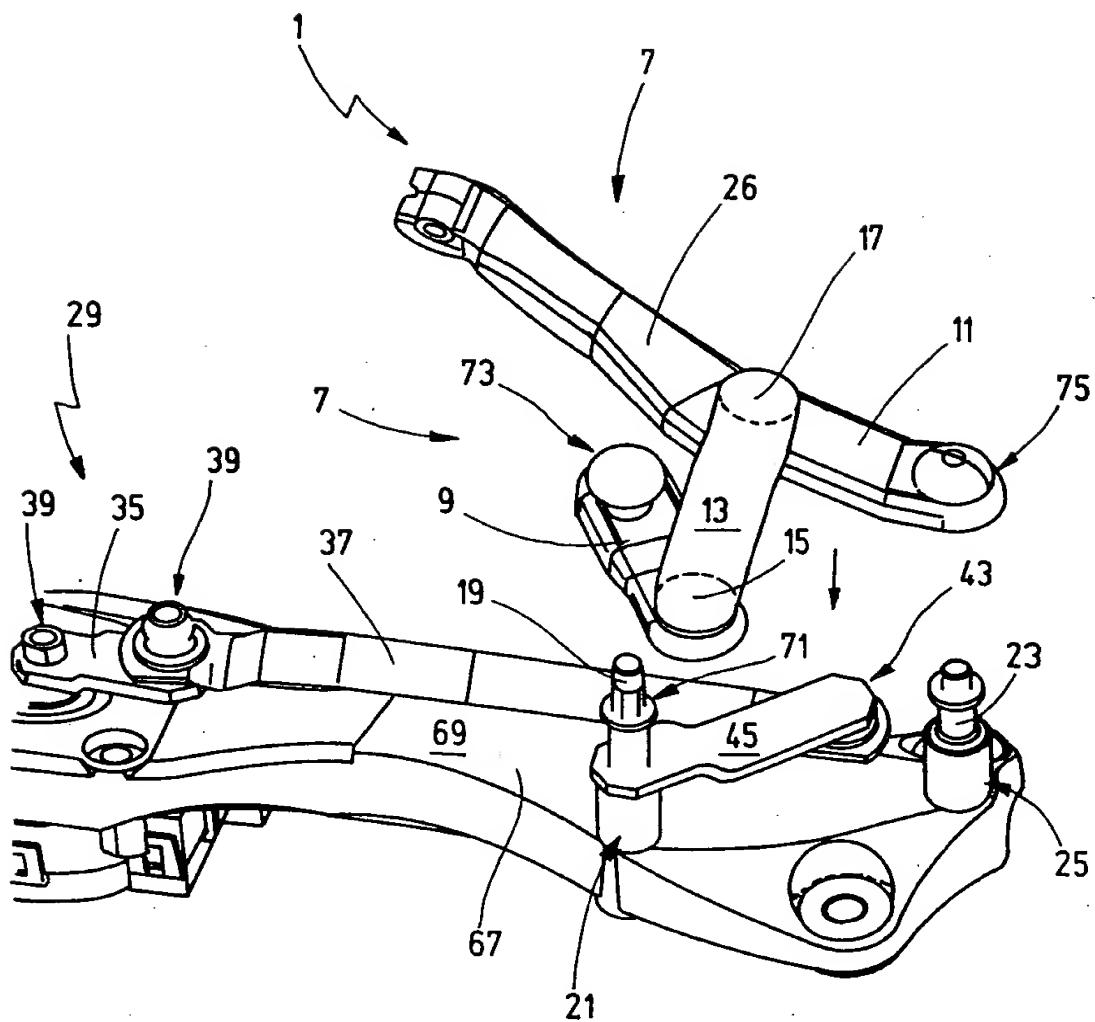


Fig.4